



PENGALIHAN ANGGARAN BELANJA DAN DAMPAKNYA TERHADAP OUTPUT SEKTOR PRODUKSI DAN PENDAPATAN RUMAH TANGGA INDONESIA

BUDGET TRANSFER AND ITS IMPACT ON INDONESIAN HOUSEHOLD PRODUCTION AND INCOME SECTOR OUTPUTS

Muhammad Anas[✉]

Universitas Muhammadiyah Surakarta

Abstrak

Kebijakan belanja subsidi BBM sejak sebelum tahun 2014 dianggap kurang tepat karena sebagian besar BBM bersubsidi dinikmati oleh kalangan mampu dan belanja subsidi BBM membebani anggaran belanja produktif seperti infrastruktur. Menjelang berakhirnya tahun 2014, pemerintah mengalihkan anggaran subsidi BBM untuk membangun infrastruktur. Penelitian ini bertujuan mensimulasikan kebijakan tersebut dengan alat analisis Sistem Neraca Sosial Ekonomi (SNSE) dan mengkuantifikasi dampaknya terhadap pertumbuhan output dan pendapatan rumah tangga Indonesia. Berdasarkan simulasi kebijakan, diperoleh bahwa pembangunan infrastruktur modal manusia memberikan dampak positif yang lebih besar terhadap perekonomian Indonesia dibandingkan infrastruktur ekonomi. Pembangunan infrastruktur diperlukan guna mempercepat peningkatan kegiatan ekonomi dalam jangka panjang.

Kata kunci: subsidi BBM, infrastruktur, SNSE, *output*, pendapatan rumah tangga

Abstract

Fuel subsidy policy in Indonesia was considered inappropriate since before 2014 because of the fact that most of the subsidized fuel was consumed by the wealthy and that the consistently increasing budget for fuel subsidy had narrowed the space for infrastructure spending. Few months before 2015, Indonesian government reduced the expenditure for fuel subsidy to accommodate infrastructure spending. This research aimed to quantify the impact of such policy on output and household income in Indonesia using Social Accounting Matrix (SAM) model. Based on the simulation results, it was found that human capital infrastructure was more influential in accelerating output and income growth than economic infrastructure. Therefore, developing infrastructure is essential to accelerate economic activity in the long run

Keywords: *fuel subsidy, infrastructure, SAM, output, household income*

[✉] Corresponding author :

E-mail: ma912@ums.ac.id

PENDAHULUAN

Kebijakan pemerintah, salah satunya kebijakan fiskal, merupakan upaya untuk menstabilkan perekonomian setelah kegagalan perekonomian *laissez-faire*. Salah satu bentuk upaya pemerintah dalam mengendalikan perekonomian melalui kebijakan fiskal adalah dengan melakukan belanja, yang komponennya tercatat dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Berdasarkan data Kementerian Keuangan (Kemenkeu), belanja negara meningkat 71 persen dari tahun 2010 sebesar 1042 triliun Rupiah menjadi 1777 triliun Rupiah pada tahun 2014¹. Defisit anggaran pun melonjak hampir lima kali lipat dari 47 triliun Rupiah pada tahun 2010 menjadi 227 triliun Rupiah pada tahun 2014.

Salah satu kontributor membengkaknya belanja negara adalah konsistennya peningkatan belanja subsidi, khususnya subsidi BBM. Pada tahun 2010, pemerintah mengalokasikan 82 triliun Rupiah untuk belanja subsidi BBM, yang kemudian berlipat hingga hampir 240 triliun Rupiah pada tahun 2014. Meski demikian, sebagian besar (86 persen) pengguna BBM bersubsidi di Indonesia adalah masyarakat mampu (Diop, 2014)². Selain itu, belanja subsidi BBM yang terus meningkat menyebabkan rendahnya belanja produktif seperti infrastruktur.

Berdasarkan laporan *The Global Competitiveness Report* (GCR) 2015, infrastruktur yang memadai dapat menurunkan biaya transportasi dan transaksi, memfasilitasi pergerakan barang dan jasa, dan pertukaran informasi, sehingga dapat

menurunkan kesenjangan antar wilayah. Bagi pembangunan berkelanjutan dan berdaya saing, infrastruktur berada pada pilar kedua dari empat pilar utama pembangunan suatu negara (setara dengan kelembagaan, kemajuan teknologi, dan kondisi ekonomi makro). Kondisi infrastruktur merupakan salah satu indikator daya saing suatu negara yang dapat menarik investasi dan mempercepat pertumbuhan ekonomi (Schwab, 2015)³.

Kondisi infrastruktur Indonesia pada tahun 2014 berdasarkan laporan Schwab belum dapat dikatakan memadai. Dari 144 negara, kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan menempati peringkat ke-72. Adapun kategori infrastruktur terburuk adalah jalan dan rel kereta api dengan nilai masing-masing 3,9 dan 3,7 dari skala 1 hingga 7⁴. Selain itu, tidak memadainya infrastruktur menjadi faktor kelima penghambat kinerja ekonomi⁵. Kondisi ini merupakan akibat dari alokasi belanja infrastruktur yang rendah akibat tingginya menjulangnya anggaran subsidi BBM.

Buruknya kondisi infrastruktur Indonesia dikhawatirkan menjadi penyebab pertumbuhan ekonomi yang rendah. Berdasarkan Grafik 1, pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia, baik total maupun per kapita, mengalami kecenderungan menurun. Pada tahun 2014 (tahun di mana kebijakan pengalihan anggaran belanja diberlakukan dan menjadi fokus penelitian ini), pertumbuhan PDB dan PDB per kapita masing-masing berada pada 5,01 persen dan 3,73 persen, lebih rendah dari

¹ Data diperoleh dari dokumen Laporan Keuangan Pemerintah Pusat (LKPP) yang dapat diakses melalui tautan <https://bit.ly/zSfxdqH>

² Informasi diperoleh dari artikel kepala pengamat ekonomi Indonesia dari Bank Dunia, Ndiame Diop, yang dapat diakses melalui tautan <http://t.co/zkLLrMMre>

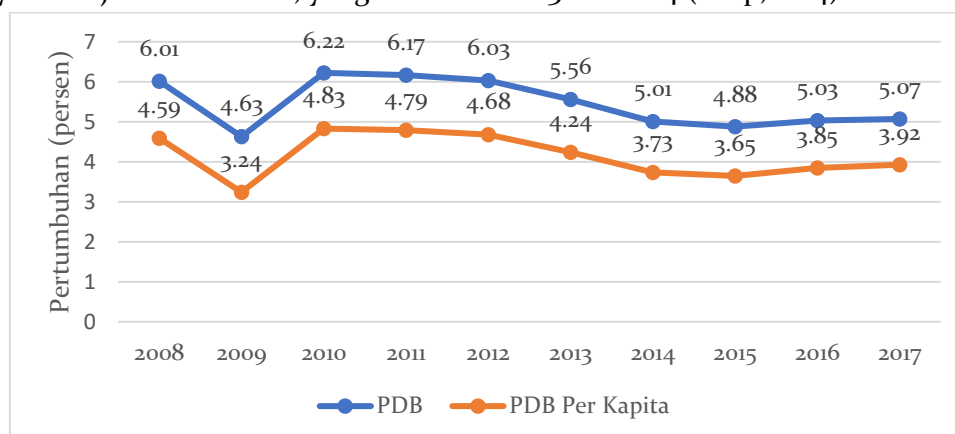
³ Informasi dan data yang dicantumkan pada paragraf ini diperoleh dari laporan ekonom *World Economic Forum*,

Klaus Schwab, yang berjudul "*The Global Competitiveness Report 2014-2015: Full Data Edition*". Laporan tersebut dapat diakses melalui tautan <http://t.co/OW1SDFxUBK>

⁴ Lihat Schwab (2015) <http://t.co/OW1SDFxUBK> hal. 215

⁵ Lihat Schwab (2015) <http://t.co/OW1SDFxUBK> hal. 214

tahun 2010. Hal tersebut diinkasikan karena rendahnya belanja infrastruktur, yang bahkan tidak mencapai 5 persen dari PDB pada tahun 2013 dan 2014 (Diop, 2014)⁶.



Grafik 1 Pertumbuhan PDB dan PDB Per Kapita Indonesia Tahun 2010 – 2017 (Persen)

Sumber: Bank Dunia

Besarnya peran infrastruktur membuat pemerintah Indonesia memperbarui kebijakan belanjanya. Menjelang tahun 2015, pemerintah Indonesia memutuskan untuk memangkas anggaran belanja subsidi BBM dari 239,99 triliun Rupiah pada tahun 2014 menjadi hanya 64,68 triliun Rupiah setahun berikutnya. Bahkan, anggaran belanja subsidi BBM mengalami kecenderungan menurun sejak diberkalukannya kebijakan tersebut (47,05 triliun Rupiah pada tahun 2017 berdasarkan data LKPP). Dana yang dipangkas akan digunakan untuk membenahi infrastruktur dengan harapan dapat memperbaiki kinerja dan daya saing ekonomi Indonesia.

Tujuan penelitian ini adalah mengestimasi secara kuantitatif dampak pengalihan anggaran subsidi BBM untuk membangun infrastruktur. Secara umum, penelitian dengan topik ini sudah banyak dilakukan dengan menggunakan model regresi maupun model keseimbangan umum. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah pada teknik analisis. Analisis pada penelitian menggunakan model Sistem Neraca Sosial Ekonomi (SNSE) yang dibagi menjadi dua tahap, yaitu simulasi

kebijakan pengurangan belanja subsidi BBM dan kemudian peningkatan belanja infrastruktur. Pada penelitian ini juga akan dilakukan uji beda sampel untuk mengetahui apakah secara statistik terdapat perbedaan distribusi pendapatan rumah tangga sebelum dan setelah simulasi kebijakan dilakukan.

TINJAUAN LITERATUR

Kajian mengenai dampak kebijakan anggaran sudah banyak dilakukan, khususnya mengenai anggaran subsidi dan infrastruktur. Salah satu penelitian lama yang kemudian banyak dirujuk peneliti-peneliti selanjutnya adalah penelitian Aschauer (1989). Dengan model regresi *Ordinary Least Square* (OLS), penelitiannya membuktikan bahwa peningkatan kualitas jalan, bandara, drainase, dan instalasi listrik dan gas akan meningkatkan *Total Factor Productivity* (TFP) Amerika Serikat. Penelitian dengan model serupa dilakukan oleh Ford & Poret (1991) yang membuktikan bahwa penurunan TFP di Amerika Serikat disebabkan oleh minimnya anggaran infrastruktur. Model OLS juga digunakan oleh penelitian baru-baru ini, yaitu penelitian Palei (2015), yang menemukan

⁶ Lihat artikel Diop <http://t.co/2klLrMMre>

bahwa perbaikan kualitas infrastruktur dapat mengangkat derajat daya saing ekonomi Rusia.

Model ekonometrika memang dapat mampu mengestimasi pengaruh jangka panjang, namun analisis yang dihasilkan cenderung kurang komprehensif karena hanya ada satu variabel yang terpengaruh, dan variabel tersebut tidak dapat diklasifikasikan ke dalam kategori-kategori tertentu. Analisis yang dapat mengakomodasi keperluan tersebut adalah model keseimbangan umum, seperti input-output (IO), Sistem Neraca Sosial Ekonomi (SNSE), atau *Computable General Equilibrium* (CGE).

Penelitian Raihan (2011) yang menggunakan analisis SNSE menemukan bahwa tambahan anggaran infrastruktur dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan rumah tangga. Model keseimbangan umum lain yaitu IO diaplikasikan oleh Bonakdarpour et al. (2014) yang membuktikan bahwa infrastruktur transportasi berperan dalam meningkatkan PDB dan kesempatan kerja. Dari sisi belanja subsidi, Widodo et al. (2012) dan Fathurrahman (2014) dengan analisis SNSE menemukan bahwa penurunan subsidi akan menurunkan output dan pendapatan rumah tangga, namun perekonomian dapat kembali dipulihkan dengan dana yang dialihkan untuk sektor lain. Sementara itu, Ogarenko & Hubacek (2013) dan Cooke et al. (2014) memperoleh hasil yang sama dengan analisis IO.

Penelitian ini mencoba melakukan analisis lanjutan dari hasil-hasil penelitian sebelumnya yang menggunakan model keseimbangan umum, terutama SNSE. Pada penelitian ini akan dilakukan uji t untuk menentukan apakah terdapat perbedaan distribusi pendapatan rumah tangga antara sebelum dan setelah estimasi dampak kebijakan.

METODE PENELITIAN

Efek *Multiplier*

Untuk mengetahui seberapa besar dampak aktivitas variabel eksogen (berpengaruh) terhadap variabel endogen (terpengaruh), maka dilakukanlah penghitungan *multiplier* pada SNSE dengan cara:

$$y = M_a x \quad (1)$$

Pada Persamaan (1), y adalah variabel endogen pada SNSE. Pada penelitian ini, y adalah output sektor produksi dan pendapatan rumah tangga. M_a menunjukkan nilai *multiplier*, di mana nilai y akan berubah sebesar M_a unit ketika nilai x (variabel eksogen) berubah satu unit. Adapun variabel eksogen pada penelitian ini adalah peningkatan belanja infrastruktur dan gejolak ekonomi yang terjadi akibat pemangkasan belanja subsidi BBM.

Skenario Kebijakan

Langkah awal analisis pada penelitian ini adalah dengan membuat skenario gejolak yang mungkin terjadi pada perekonomian apabila belanja subsidi BBM dikurangi. Berdasarkan teori permintaan, harga yang lebih tinggi akan menurunkan jumlah barang yang diminta. Pada kasus penelitian ini, harga BBM yang meningkat akibat penurunan belanja subsidi BBM akan menurunkan kuantitas konsumsi BBM oleh sektor yang BBM-nya disubsidi, yaitu sektor angkutan dan listrik. Simulasi gejolak pada sisi subsidi BBM pada penelitian ini dilakukan dengan mengalikan proporsi perubahan pengeluaran konsumsi BBM oleh sektor angkutan dan listrik dengan besarnya penurunan belanja subsidi BBM.

Penelitian ini mengasumsikan seluruh anggaran subsidi BBM yang dipangkas digunakan untuk membangun infrastruktur.

Pembagian anggaran tersebut dibedakan menjadi empat skenario, yaitu:

1. Seluruhnya dialokasikan untuk sektor 41⁷ (konstruksi)
2. Seluruhnya dialokasikan untuk sektor 49 (pendidikan dan kesehatan)
3. Masing-masing 50 persen dialokasikan untuk sektor 41 dan 49
4. 78 persen dialokasikan untuk sektor 41 dan 22 persen dialokasikan untuk sektor 49. Pembagian ini berdasarkan informasi yang diperoleh dari artikel Sekretariat Kabinet (Setkab, 2015) dan KataData (2015)⁸

Uji Beda

Pengujian hipotesis pada penelitian ini didasarkan pada uji beda dua sampel berhubungan, karena sampel pada penelitian ini adalah rumah tangga berdasarkan kategori SNSE sebelum dan setelah simulasi kebijakan. Uji beda dilakukan dengan membandingkan pendapatan dan proporsi pendapatan rumah tangga sebelum dan setelah kebijakan. Karena hanya terdapat delapan kategori rumah tangga pada SNSE, maka uji yang digunakan adalah uji t. Adapun hipotesis penelitian ini untuk pendapatan rumah tangga adalah sebagai berikut:

- H_0 : Pendapatan rumah tangga setelah simulasi kebijakan sama dengan atau lebih rendah dari pendapatan rumah tangga sebelum simulasi kebijakan
- H_a : Pendapatan rumah tangga setelah simulasi kebijakan lebih tinggi dari pendapatan rumah tangga sebelum simulasi kebijakan

Sementara itu, hipotesis untuk proporsi pendapatan rumah tangga adalah sebagai berikut:

- H_0 : Proporsi pendapatan rumah tangga setelah simulasi kebijakan sama dengan sebelum kebijakan
- H_a : Proporsi pendapatan rumah tangga setelah simulasi kebijakan berbeda dengan sebelum kebijakan

Pengambilan keputusan pada uji hipotesis pada penelitian ini didasarkan pada besarnya signifikansi hasil uji t. Jika signifikansi kurang dari α , maka H_0 ditolak (Santoso, 2018).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perubahan Output Sektor Produksi

Anggaran belanja subsidi BBM yang dipotong akan menurunkan output sektor produksi sebesar 1,21 persen, dengan sektor listrik mengalami penurunan output terbesar yaitu 8,40 persen. Meski demikian, dana yang dialihkan untuk membenahi infrastruktur akan meningkatkan output masing-masing sebesar 6,27 persen; 6,65 persen; 6,46 persen; dan 6,36 persen untuk tiap skenario⁹, sehingga output secara keseluruhan meningkat sebesar lebih dari 5 persen. Adapun sektor yang paling tinggi pertumbuhannya di antaranya adalah transportasi dan pendidikan dan kesehatan.

Berdasarkan hasil simulasi, ditemukan bahwa peningkatan belanja infrastruktur pendidikan dan kesehatan (sektor 49) dapat meningkatkan output sektor produksi lebih besar dibandingkan infrastruktur fisik (sektor 41). Hasil tersebut dapat dilihat dari simulasi skenario 2 yang menghasilkan pertumbuhan output terbesar. Pendidikan dan kesehatan merupakan modal manusia yang melekat pada tenaga kerja dan dapat meningkatkan kualitas masyarakat, sehingga pembangunan modal manusia dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi.

⁷ Tabel SNSE Indonesia ditampilkan pada Lampiran 1

⁸ Artikel terkait dapat diakses melalui tautan <https://bit.ly/2BHnoxR> dan <https://bit.ly/2Skf2QS>

⁹ Hasil olahan data dapat dilihat pada Lampiran 2, 3, 4, dan 5

Perubahan Pendapatan Rumah Tangga

Hasil simulasi membuktikan bahwa pendapatan rumah tangga akan turun 1,24 persen setelah pengurangan belanja subsidi BBM. Hal tersebut dapat disebabkan karena pengeluaran yang mereka lakukan menjadi lebih besar akibat harga BBM yang naik yang dapat memicu kenaikan harga barang kebutuhan lainnya. Adapun rumah tangga yang mengalami proporsi penurunan pendapatan terbesar adalah rumah tangga golongan atas di kota (kode 25) yaitu sebesar 1,34 persen.

Meski demikian, simulasi peningkatan anggaran infrastruktur pada masing-masing skenario menghasilkan kenaikan pendapatan rumah tangga sebesar 4,66 persen; 7,2 persen; 5,93 persen; dan 5,22 persen. Sama seperti dampak terhadap output, pendapatan rumah tangga juga mengalami peningkatan terbesar melalui skenario 2. Adapun rumah tangga yang mengalami proporsi peningkatan pendapatan terbesar adalah rumah tangga golongan atas di desa (kode 22) dan di kota (kode 25)¹⁰. Perbaikan infrastruktur dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah sehingga ketimpangan pendapatan diharapkan dapat lebih cepat diturunkan.

Berdasarkan hasil uji t pertama, diperoleh nilai signifikansi sebesar kurang dari α 5 persen pada tiap skenario¹¹, sehingga H_0 ditolak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pendapatan rumah tangga setelah simulasi lebih tinggi dibandingkan sebelum simulasi. Namun, hasil uji t kedua mengindikasikan bahwa tidak adanya perbedaan distribusi pendapatan rumah tangga. Hal tersebut didasarkan pada signifikansi yang lebih tinggi dari α 5 persen untuk semua skenario. Rumah tangga buruh

tani dan yang bertempat tinggal di desa masih menguasai sebagian kecil pendapatan.

KESIMPULAN DAN SARAN

BBM bersubsidi selama ini lebih banyak dikonsumsi oleh masyarakat golongan ekonomi menengah ke atas. Tak hanya itu, belanja subsidi BBM yang terus meningkat menyebabkan tipisnya ruang anggaran infrastruktur, dan hal tersebut menyebabkan kurang baiknya kualitas infrastruktur Indonesia. Atas pertimbangan tersebut, pemerintah Indonesia melakukan realokasi belanja pada akhir tahun 2014.

Penelitian ini menemukan bahwa peningkatan output sektor produksi dan pendapatan rumah tangga lebih tinggi pada skenario peningkatan belanja infrastruktur dibandingkan penurunannya pada skenario pemangkasan anggaran subsidi BBM. Lebih lanjut, infrastruktur pendidikan dan kesehatan menjadi penyumbang peningkatan output dan pendapatan rumah tangga terbesar. Pembangunan infrastruktur dapat mengakselerasi perekonomian sehingga diharapkan pemerintah memberikan perhatian lebih di masa yang akan datang.

Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini hanya mengkaji dampak kenaikan harga BBM akibat penurunan anggaran belanja subsidi BBM, sehingga data yang digunakan hanyalah data sebelum kebijakan (2014) dan setelah kebijakan (2015). Selain itu, tidak terdapat informasi secara detail mengenai ke mana sajakah alokasi anggaran subsidi BBM yang telah dipangkas tersebut, sehingga penelitian ini menggunakan asumsi ekstrim, yaitu seluruhnya dialihkan untuk infrastruktur. Diharapkan penelitian selanjutnya yang terkait dapat mengembangkan analisis

¹⁰ Hasil olahan data dapat dilihat pada Lampiran 6 dan 7

¹¹ Hasil uji t dapat dilihat pada Lampiran 8

dengan lebih detail dan melalui sumber informasi yang kredibel.

DAFTAR PUSTAKA

- Aschauer, David Alan. 1989. "Is Public Expenditure Productive?" *Journal of Monetary Economics* 23(September 1988): 177–200.
- Bonakdarpour, Mohsen, Robert Brodesky, and Karen A. Campbell. 2014. "Transportation Infrastructure Investment: Macroeconomic and Industry Contribution of the Federal Highway and Mass Transit Program." In *Transportation Construction Coalition*, Philadelphia.
- Cooke, Edgar F A et al. 2014. "Estimating the Impact on Poverty of Ghana's Fuel Subsidy Reform and A Mitigating Response." *Partnership for Economic Policy (PEP) Working Paper II*.
- Diop, Ndiame. 2014. *Why Is Reducing Energy Subsidies a Prudent, Fair, and Transformative Policy for Indonesia?* Jakarta. <http://t.co/2klLrMMre>
- Fathurrahman, Fahman. 2014. "Simulating Indonesian Fuel Subsidy Reform: A Social Accounting Matrix (SAM) Analysis." Middle East Technical University
- Ford, Robert, and Pierre Poret. 1991. "Infrastructure and Private-Sector Productivity." *Economic Studies* 17(Autumn): 63–89.
- Kementerian Keuangan. *Laporan Keuangan Pemerintah Pusat*. <https://bit.ly/2SfxdqH>
- Ogarenko, Iuliia, and Klaus Hubacek. 2013. "Eliminating Indirect Energy Subsidies in Ukraine: Estimation of Environmental and Socioeconomic Effects Using Input – Output Modelling."
- Palei, Tatyana. 2015. "Assessing the Impact of Infrastructure on Economic Growth and Global Competitiveness." *Procedia Economics and Finance* 23(October 2014): 168–75.
- <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S2212567115003226>
- Raihan, Selim. 2011. *Infrastructure and Growth and Poverty in Bangladesh*. Manila. <http://mpira.ub.uni-muenchen.de/37882/>
- Santoso, Singgih. 2018. *Menguasai Statistik dengan SPSS 25*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo
- Schwab, Klaus. 2015. *The Global Competitiveness Report 2014-2015: Full Data Edition*. Geneva. <http://t.co/OW1SDFxUBK>
- Widodo, Tri, Gumilang Aryo Sahadewo, Sekar Utami Setiastuti, and Maftuchatul Chaerriyah. 2012. "Impact of Fuel Subsidy Removal on Government Spending." In *Energy Market Integration in East Asia: Theories, Electricity Sector and Subsidies*, Jakarta: ERIA, 173–206

LAMPIRAN 1

Neraca Endogen Tabel SNSE Indonesia

Keterangan		Uraian		Kode
Faktor Produksi	Tenaga Kerja	Pertanian penerima upah & gaji	Desa	1
			Kota	2
		Pertanian bukan penerima upah & gaji	Desa	3
			Kota	4
		Produksi, Operator Alat Angkutan, Manual dan buruh kasar penerima upah dan gaji	Desa	5
			Kota	6
		Produksi, Operator Alat Angkutan, Manual dan buruh kasar bukan penerima upah dan gaji	Desa	7
			Kota	8
		Tata Usaha, Penjualan, Jasa-jasa penerima upah dan gaji	Desa	9
			Kota	10
		Tata Usaha, Penjualan, Jasa-jasa bukan penerima upah dan gaji	Desa	11
			Kota	12
		Kepemimpinan, Ketatalaksanaan, Militer, Profesional, dan Teknisi penerima upah dan gaji	Desa	13
			Kota	14
		Kepemimpinan, Ketatalaksanaan, Militer, Profesional, dan Teknisi bukan penerima upah dan gaji	Desa	15
			Kota	16
	Bukan Tenaga Kerja			17
Institusi	Rumah tangga	Buruh Tani		18
		Pengusaha Pertanian		19
		Pengusaha bebas golongan rendah, tenaga TU, pedagang keliling, pekerja bebas sektor angkutan, jasa perorangan, buruh kasar	Desa	20
		Bukan angkatan kerja dan golongan tidak jelas		21
		Pengusaha bebas golongan atas, pengusaha bukan pertanian, manajer, militer, profesional, teknisi, guru, pekerja TU, dan penjualan golongan atas	Kota	22
		Pengusaha bebas golongan rendah, tenaga TU, pedagang keliling, pekerja bebas sektor angkutan, jasa perorangan, buruh kasar		23
		Bukan angkatan kerja dan golongan tidak jelas		24
		Pengusaha bebas golongan atas, pengusaha bukan pertanian, manajer, militer, profesional, teknisi, guru, pekerja TU, dan penjualan golongan atas		25
	Perusahaan			26
	Pemerintah			27
Sektor Produksi (+ Komoditi Domestik & Impor + Margin)	Pertanian	Pertanian Tanaman Pangan		28
		Pertanian Tanaman Lainnya		29
		Peternakan dan Hasil-hasilnya		30
		Kehutanan dan Perburuan		31
		Perikanan		32
	Pertambangan	Pertambangna Batubara, Biji Logam, dan Minyak Bumi		33
		Pertambangan dan Penggalan Lainnya		34
	Industri Pengolahan	Industri Makanan, Minuman, dan Tembakau		35
		Industri Pemintalan, Tekstil, Pakaian, dan Kulit		36
		Industri Kayu & Barang dari Kayu		37
		Industri Kertas, Percetakan, Alat Angkutan, dan Barang dari Logam		38
		Industri Kimia, Pupuk, Hasil dari Tanah Liat, Semen		39
		Listrik, Gas dan Air Minum		40
		Konstruksi		41
	Perdagangan, Restoran & Perhotelan, Pengangkutan & Komunikasi	Perdagangan besar dan eceran, jasa penunjang angkutan		42
		Restoran		43
		Perhotelan		44
		Angkutan		45
	Lembaga Keuangan, Real Estate, Pemerintah, Jasa Sosial dan Kebudayaan, Jasa Hiburan, Jasa Perseorangan dan RT	Bank dan asuransi		47
		Real estate dan jasa perusahaan		48
		Pemerintahan dan pertahanan, pendidikan, kesehatan, jasalain, film, dan rekreasi		49
		Jasa perorangan, rumah tangga, dan jasa lainnya		50

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)

Catatan: SNSE yang digunakan adalah SNSE 102x102 yang sudah diagregasi sesuai kebutuhan penelitian

LAMPIRAN 2**Perubahan Output Sektor Produksi Berdasarkan Skenario 1¹²**

Kode SNSE	Output Awal	Output Akhir	Perubahan Output	Growth (%)
(Triliun Rupiah)				
28	1.091,58	1.138,54	46,96	4,30%
29	438,37	454,15	15,78	3,60%
30	624,30	652,77	28,46	4,56%
31	116,82	128,21	11,40	9,76%
32	428,95	448,22	19,26	4,49%
33	1.384,44	1411,87	27,43	1,98%
34	190,53	217,05	26,52	13,92%
35	2.245,56	2332,18	86,62	3,86%
36	654,70	670,51	15,81	2,42%
37	390,80	419,74	28,94	7,41%
38	3.395,65	3.554,85	159,20	4,69%
39	2.864,69	2.984,14	119,45	4,17%
40	330,54	313,06	-17,48	-5,29%
41	2.463,96	2.854,74	390,77	15,86%
42	3.074,87	3.207,20	132,33	4,30%
43	588,12	615,13	27,01	4,59%
44	98,41	100,96	2,54	2,59%
45	1.440,64	1.444,05	3,41	0,24%
47	548,73	574,12	25,39	4,63%
48	633,27	666,24	32,96	5,20%
49	1.004,34	1.042,69	38,35	3,82%
50	297,09	308,15	11,06	3,72%
Total	24.306,36	25.538,56	1.232,21	6,27%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

Lampiran 3**Perubahan Output Sektor Produksi Berdasarkan Skenario 2¹³**

Kode SNSE	Output Awal	Output Akhir	Perubahan Output	Growth (%)
(Triliun Rupiah)				
28	1.091,58	1.185,79	94,21	8,63%
29	438,37	461,20	22,83	5,21%
30	624,30	675,90	51,60	8,26%
31	116,82	119,17	2,35	2,01%
32	428,95	460,88	31,93	7,44%
33	1.384,44	1.405,57	21,13	1,53%
34	190,53	193,12	2,59	1,36%
35	2.245,56	2.395,21	149,65	6,66%
36	654,70	677,70	23,01	3,51%
37	390,80	398,89	8,10	2,07%
38	3.395,65	3.498,48	102,84	3,03%
39	2.864,69	2.960,76	96,07	3,35%
40	330,54	315,89	-14,64	-4,43%
41	2.463,96	2.474,45	10,48	0,43%
42	3.074,87	3.224,81	149,95	4,88%
43	588,12	625,46	37,34	6,35%
44	98,41	101,96	3,55	3,61%
45	1.440,64	1.454,71	14,07	0,98%
47	548,73	577,33	28,61	5,21%
48	633,27	667,17	33,89	5,35%
49	1.004,34	1.442,68	438,34	43,65%
50	297,09	311,79	14,70	4,95%
Total	24.306,36	25.628,95	1.322,59	5,44%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

¹² Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap output sektor produksi (output turun 1,21%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (output meningkat 6,27%)

¹³ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap output sektor produksi (output turun 1,21%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (output meningkat 6,65%)

LAMPIRAN 4
Perubahan Output Sektor Produksi Berdasarkan Skenario 3¹⁴

Kode SNSE	Output Awal	Output Akhir	Perubahan Output	Pertumbuhan
	(Triliun Rupiah)			(%)
28	1.091,58	1.162,17	70,58	6,47 ⁰ %
29	438,37	457,68	19,31	4,40 ⁰ %
30	624,30	664,33	40,03	6,41 ⁰ %
31	116,82	123,69	6,87	5,88 ⁰ %
32	428,95	454,55	25,60	5,97 ⁰ %
33	1.384,44	1.408,72	24,28	1,75 ⁰ %
34	190,53	205,09	14,56	7,64 ⁰ %
35	2.245,56	2.363,70	118,13	5,26 ⁰ %
36	654,70	674,11	19,41	2,96 ⁰ %
37	390,80	409,32	18,52	4,74 ⁰ %
38	3.395,65	3.526,67	131,02	3,86 ⁰ %
39	2.864,69	2.972,45	107,76	3,76 ⁰ %
40	330,54	314,48	-	-4,86 ⁰ %
41	2.463,96	2.664,59	200,63	8,14 ⁰ %
42	3.074,87	3.216,01	141,14	4,59 ⁰ %
43	588,12	620,29	32,18	5,47 ⁰ %
44	98,41	101,46	3,05	3,10 ⁰ %
45	1.440,64	1.449,38	8,74	0,61 ⁰ %
47	548,73	575,72	27,00	4,92 ⁰ %
48	633,27	666,70	33,43	5,28 ⁰ %
49	1.004,34	1.242,68	238,35	23,73 ⁰ %
50	297,09	309,97	12,88	4,34 ⁰ %
Total	24.306,36	25.583,75	1.277,40	6,46 ⁰ %

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

¹⁴ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap output sektor produksi (output turun 1,21%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (output meningkat 6,46%)

LAMPIRAN 5

Perubahan Output Sektor Produksi Berdasarkan Skenario 4¹⁵

Kode SNSE	Output Awal	Output Akhir	Perubahan Output	Pertumbuhan
	(Triliun Rupiah)			(%)
28	1.091,58	1.148,94	57,35	5,25 ⁰ %
29	438,37	455,70	17,33	3,95 ⁰ %
30	624,30	657,85	33,55	5,37 ⁰ %
31	116,82	126,22	9,41	8,05 ⁰ %
32	428,95	451,00	22,05	5,14 ⁰ %
33	1.384,44	1.410,49	26,05	1,88 ⁰ %
34	190,53	211,79	21,26	11,16 ⁰ %
35	2.245,56	2.346,05	100,49	4,47 ⁰ %
36	654,70	672,09	17,40	2,66 ⁰ %
37	390,80	415,15	24,35	6,23 ⁰ %
38	3.395,65	3.542,45	146,80	4,32 ⁰ %
39	2.864,69	2.979,00	114,31	3,99 ⁰ %
40	330,54	313,68	- 16,86	-5,10 ⁰ %
41	2.463,96	2.771,07	307,11	12,46 ⁰ %
42	3.074,87	3.211,07	136,21	4,43 ⁰ %
43	588,12	617,40	29,28	4,98 ⁰ %
44	98,41	101,18	2,77	2,81 ⁰ %
45	1.440,64	1.446,40	5,76	0,40 ⁰ %
47	548,73	574,82	26,10	4,76 ⁰ %
48	633,27	666,44	33,17	5,24 ⁰ %
49	1.004,34	1.130,69	126,35	12,58 ⁰ %
50	297,09	308,95	11,86	3,99 ⁰ %
Total	24.306,36	25.558,45	1.252,09	6,36⁰%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

¹⁵ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap output sektor produksi (output turun 1,21%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (output meningkat 6,36%)

LAMPIRAN 6

Perubahan Pendapatan Rumah Tangga Berdasarkan Skenario 1 dan 2

Skenario 1¹⁶:

Kode SNSE	Pendapatan Awal	Pendapatan Akhir	Perubahan	Pertumbuhan
	(Triliun rupiah)			(%)
18	176,76	184,31	7,55	4,27%
19	731,56	764,11	32,54	4,45%
20	494,23	520,39	26,16	5,29%
21	173,15	181,41	8,26	4,77%
22	468,45	489,83	21,38	4,56%
23	710,50	745,08	34,59	4,87%
24	243,91	255,27	11,37	4,66%
25	827,88	864,33	36,44	4,40%
Total	3826,44	4.004,73	178,29	4,66%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

Skenario 2¹⁷:

Kode SNSE	Pendapatan Awal	Pendapatan Akhir	Perubahan	Pertumbuhan
	(Triliun rupiah)			(%)
18	176,76	187,44	10,68	6,04%
19	731,56	780,78	49,21	6,73%
20	494,23	519,08	24,85	5,03%
21	173,15	184,74	11,59	6,69%
22	468,45	511,20	42,74	9,12%
23	710,50	749,72	39,23	5,52%
24	243,91	260,37	16,46	6,75%
25	827,88	908,67	80,78	9,76%
Total	3826,44	4.101,99	275,54	7,20%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

¹⁶ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap pendapatan rumah tangga (pendapatan turun 1,24%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (pendapatan meningkat 5,89%)

¹⁷ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap pendapatan rumah tangga (pendapatan turun 1,24%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (pendapatan meningkat 8,44%)

LAMPIRAN 7

Perubahan Pendapatan Rumah Tangga Berdasarkan Skenario 3 dan 4

Skenario 3¹⁸:

Kode SNSE	Pendapatan Awal	Pendapatan Akhir	Perubahan	Pertumbuhan
	(Triliun rupiah)			(%)
18	176,76	185,87	9,11	5,16%
19	731,56	772,44	40,88	5,59%
20	494,23	519,74	25,50	5,16%
21	173,15	183,08	9,92	5,73%
22	468,45	500,51	32,06	6,84%
23	710,50	747,40	36,91	5,19%
24	243,91	257,82	13,91	5,70%
25	827,88	886,50	58,61	7,08%
Total	3826,44	4.053,36	226,92	5,93%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

Skenario 4¹⁹:

Kode SNSE	Pendapatan Awal	Pendapatan Akhir	Perubahan	Pertumbuhan
	(Triliun rupiah)			(%)
18	176,76	184,99	8,24	4,66%
19	731,56	767,77	36,21	4,95%
20	494,23	520,11	25,87	5,23%
21	173,15	182,14	8,99	5,19%
22	468,45	494,53	26,08	5,57%
23	710,50	746,10	35,61	5,01%
24	243,91	256,39	12,49	5,12%
25	827,88	874,08	46,20	5,58%
Total	3826,44	4.026,13	199,69	5,22%

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

¹⁸ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap pendapatan rumah tangga (pendapatan turun 1,24%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (pendapatan meningkat 7,17%)

¹⁹ Hasil ini adalah penjumlahan dampak pemangkasan belanja subsidi BBM terhadap pendapatan rumah tangga (pendapatan turun 1,24%) dengan dampak peningkatan belanja infrastruktur terhadap output sektor produksi (pendapatan meningkat 6,45%)

LAMPIRAN 8

Hasil Uji Hipotesis

Hasil uji hipotesis sampel pendapatan rumah tangga

Paired Samples Test

		Paired Differences							
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference		t	df	Sig. (2-tailed)
					Lower	Upper			
Pair 1	Awal - Skenario1	-22286.18375	11988.01810	4238.40445	-32308.41769	-12263.94981	-5.258	7	.001
Pair 2	Awal - Skenario2	-34443.11750	23784.32137	8409.02746	-54327.30777	-14558.92723	-4.096	7	.005
Pair 3	Awal - Skenario3	-28364.65030	17262.16387	6103.09657	-42796.18045	-13933.12015	-4.648	7	.002
Pair 4	Awal - Skenario4	-24960.70750	14057.56903	4970.10120	-36713.12932	-13208.28568	-5.022	7	.002

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah

Hasil uji hipotesis proporsi/distribusi pendapatan rumah tangga

Paired Samples Test

		Paired Differences							
					95% Confidence Interval of the Difference				Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	Lower	Upper	t	df	
Pair 1	Awal - Skenario1	-.00138	.00338	.00119	-.00420	.00145	-1.151	7	.287
Pair 2	Awal - Skenario2	-.00025	.00292	.00103	-.00269	.00219	-.243	7	.815
Pair 3	Awal - Skenario3	-.00013	.00146	.00052	-.00134	.00109	-.243	7	.815
Pair 4	Awal - Skenario4	-.00138	.00338	.00119	-.00420	.00145	-1.151	7	.287

Sumber: Tabel SNSE Indonesia, diolah